

Orte und Landschaften der Mobilität

Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 36, 2019

Umschlagabbildung:

Westbahnhof / Nyugati Pályaudvar, Budapest, Bahnhofshalle (1961)

Quelle: Fortepan 65730

Siedlungsforschung

Archäologie – Geschichte – Geographie 36, 2019

Die 44. Jahrestagung des Arbeitskreises für Historische Kulturlandschaftsforschung in Mitteleuropa ARKUM e.V., fand vom 20.–23. September 2017 in Wien unter dem Titel »*Orte und Landschaften der Mobilität*« statt.

Orte und Landschaften der Mobilität

Herausgegeben
von

Matthias Hardt, Orsolya Heinrich-Tamáska, Maté Tamáska
und Winfried Schenk

Arbeitskreis
für Historische Kulturlandschaftsforschung in Mitteleuropa
ARKUM e.V.

Mit Beiträgen der Jahrestagung 2017 in Wien

SELBSTVERLAG ARKUM e.V. BONN 2019

HERAUSGEBER

Für den Themenschwerpunkt:

PD Dr. Orsolya Heinrich-Tamáska: Leibniz-Institut für Geschichte und Kultur des östlichen Europa (GWZO) e.V. an der Universität Leipzig – Specks Hof (Eingang A) Reichsstr. 4-6, D-04109 Leipzig. E-Mail: orsolya.heinrich-tamaska@leibniz-gwzo.de

Prof. Dr. Matthias Hardt: Leibniz-Institut für Geschichte und Kultur des östlichen Europa (GWZO) e.V. an der Universität Leipzig – Specks Hof (Eingang A) Reichsstraße 4-6, D-04109 Leipzig. E-Mail: matthias.hardt@leibniz-gwzo.de

Dr. habil. Máté Tamáska, PhD: Apor Vilmos Katolikus Főiskola – Konstantin tér 1-5, HU-2600 Vác. E-Mail: tamaskamate@gmail.com

Für die Zeitschrift Siedlungsforschung:

Prof. Dr. Winfried Schenk: Geographisches Institut der Universität Bonn, Historische Geographie – Meckenheimer Allee 166, D-53115 Bonn. E-Mail: winfried.schenk@giub.uni-bonn.de

REDAKTION

Drs. Peter Burggraaff: Am Mühlenberg 6, D-53539 Kelberg. E-Mail: peter.burggraaff@t-online.de

Für die Mitglieder des Arbeitskreises für Historische Kulturlandschaftsforschung in Mitteleuropa ARKUM e.V. ist der Bezugspreis im Jahresbeitrag enthalten (Anmeldungen an die Geschäftsstelle: Meckenheimer Allee 166, 53115 Bonn).

Der Nachdruck von Beiträgen ohne Genehmigung von ARKUM e.V. ist auch bei Quellenangabe nicht gestattet. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung bleiben vorbehalten. Der Bezug erfolgt unmittelbar bei der Geschäftsstelle (% Geographisches Institut der Universität Bonn, Historische Geographie – Meckenheimer Allee 166, D-53115 Bonn, Tel.: 02 28 / 73 58 71) oder über den Buchhandel.

Herstellung: Mignon-Verlag Peter Hartmann, Winzerstr. 61,
53129 Bonn. E-Mail: peter.hartmann@mignon-verlag.de

Druck: Linsen Druckcenter GmbH, Siemensstrasse 12–14, 47533 Kleve

ISSN: 0175–0046

INHALT

Orte und Landschaften der Mobilität

Orsolya Heinrich-Tamáska und Máté Tamáska

Orte und Landschaften der Mobilität	
Einführende Gedanken am Beispiel von Wien	9
Mit 4 Abbildungen	
Summary	

Balázs Komoróczy und Marek Vlach

Römische Lager im mittleren Donauraum als geographisch, militärstrategisch und kulturell definierte Orte der Mobilität	21
Mit 10 Abbildungen und 1 Tabelle	
Summary	

Johannes Preiser-Kapeller

Networks and the resilience and fall of empires	
A macro-comparison of the Imperium Romanum and Imperial China	59
With 24 figures and 6 tables	
Zusammenfassung	

*Gerd-Otto Albrecht, Heiko Beckmann, Klaus-Jürgen Bergemann,
Bernd Bobertz, Bengt Büttner, Thomas Gottlob, Jörg Hartleib, Rolf Kneißl,
Haik Thomas Porada, C. Michael Schirren und Reinhard Zölitz*

Dämme, Pässe, Brücken, Schanzen und eine Heerstraße	
Zur Rekonstruktion mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Infrastruktur in einer norddeutschen Grenzlandschaft	99
Mit 48 Abbildungen	
Summary	

Zdzisław Noga

Die Wege der vorindustriellen Zeit in der Landschaft Kleinpolens in der Josephischen Landesaufnahme Galiziens (1779–1783)	153
Mit 1 Abbildung	
Summary	

Máté Tamáska

- Orte der Mobilität
Eine architektursoziologische Skizze zum Wandel von
»Eisenbahnlandschaften« im 19./20. Jahrhundert 165
Mit 13 Abbildungen und 1 Tabelle
Summary

Zsuzsa Frisnyák

- Räumliche Mobilisierung
Merkmale der Eisenbahnnutzung im Ungarn des 19. Jahrhunderts. . 201
Mit 7 Abbildungen und 2 Tabellen
Summary

Jakub Taczanowski

- Das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz in
den Nachfolgestaaten der Monarchie zwischen 1918 und 1939
Die Fälle von Polen und der Tschechoslowakei 219
Mit 2 Abbildungen
Summary

Stephan Krause

- Die Poetik der Eisenbahnreise in Ostmitteleuropa
Literaturwissenschaftliche Ansätze zur textuellen Durchmessung
von Raum und Landschaft 237
Mit 6 Abbildungen
Summary

Rolf Peter Tanner

- Die Verkehrslandschaft am Gotthardpass im europäischen Kontext 261
Mit 9 Abbildungen
Summary

Michael Kriest

- Autobahnlandschaften
Entstehung und Entwicklung in Mitteleuropa seit den 1920er Jahren 279
Mit 26 Abbildungen
Summary

Konrad Schliephake

- Die Menschen in Bewegung
Energieeinsatz und Raum-Zeit-Konvergenz seit 1850 311
Mit 9 Abbildungen und 2 Tabellen
Summary

Roman Lukas Palkoska

- Kostenrekonstruktionen des Land-, Fluss- und Seetransportes
im Römischen Reich
Eine Kritik der zugrundeliegenden Berechnungen 329
Mit 2 Abbildungen und 5 Tabellen
Summary

Kurzbeiträge

Willem Vletter

- The relative chronology of the road network in the Leitha Hills 367
 With 7 figures and 2 tables
 Zusammenfassung

Tim Schönwetter

- Alter Bergbau
 Denkmalneubewertung im kulturlandschaftlichen
 Gesamtzusammenhang. Ein Projektbericht. 385
 Mit 5 Abbildungen
 Summary

Nachruf

Ulf Sporrang

- Persönliche Erinnerungen an Staffan Helmfrid (1927–2017)
 Historische Geographie und Kulturlandschaftsanalyse
 als Lebensaufgabe 397
 Mit 1 Abbildung

- Anschriften der Autoren, Herausgeber und
 Vorstandsmitglieder des Arbeitskreises 431

- Contents 435

Orsolya Heinrich-Tamáska und Máté Tamáska

Orte und Landschaften der Mobilität

Einführende Gedanken am Beispiel von Wien¹

Mit 4 Abbildungen

In nahezu allen Zeiten der Geschichte wurden infrastrukturelle Standorte und Plattformen geschaffen, die der Fortbewegung von Menschen und Gütern dienten. In ihrer morphologischen Prägung tritt die Verbindung zwischen Bewegung und Landschaft am deutlichsten zutage: Routen auf dem Festland, über Wasser und in der Luft sowie deren Stationen und Wegmarkierungen sind ihre Formen. Interaktionen zwischen Menschen und Orten sowie zwischen Land und Bewegung werden auch narrativ verarbeitet, die betreffende Landschaft bzw. der Ort wird emotional, z.B. in Form von Impression, Kommunikation oder sprachlich-kulturellem Austausch und kognitiv in Form von Wegbeschreibungen sowie Plänen wahrgenommen und bewertet. Mobilität lässt sich auch auf bestimmte räumliche Grundformen wie Linearität, Kreuzungen und Kreise in der Landschaft abstrahieren, die zusammen ein Netzwerk bilden und Mobilität widerspiegeln.

Im Rahmen der 44. ARKUM-Jahrestagung in Wien, die am Collegium Hungaricum in Kooperation mit dem dort ebenfalls angesiedelten Institut für Ungarische Geschichtsforschung stattfand,² wurde die Verbindung zwischen Mobilität und ihren Spuren in der Landschaft aus verschiedenen Blickwinkeln und in ihrer zeitlichen Dimension beleuchtet. Die wechselnden Orte und die Dynamik der Bewegung wurden in Bezug zum Land, ihrer Topographie und Wahrnehmung diskutiert.

Den Auftakt der Wiener Tagung bot ein Abendvortrag von *Alexandra Madreiter* und *Gregor Puscher* von der Stadtteilplanung und Flächennutzung der Stadt Wien. Sie stellten die urbanen Veränderungen der österreichischen Hauptstadt im Bereich der nördlichen Bahnhofsareale während der letzten drei Jahrzehnte vor. Da wir auf diesen Beitrag im vorliegenden Band verzichten mussten, werden in der folgenden Einführung die Entwicklungen in Wien in den Vordergrund gestellt.

1 Wir danken an dieser Stelle der Stadt Wien für die Unterstützung der ARKUM-Jahrestagung.

2 Die Tagung war ein Begleitprogramm des Projektes »Wien Budapest: Stadträume im Vergleich« (Wien-Budapest 2014–2020). Vgl. dazu Szabó und Tamáska 2016.

Der Standort Wien bietet aus der historischen Perspektive zahlreiche Bezüge zur Mobilität, auch wenn im frühen 21. Jahrhundert ihre klassischen Plätze, wie Häfen, Bahnhöfe und Flughäfen auf dem Rückzug aus dem städtischen Erscheinungsbild zu sein scheinen. So werden beispielsweise auf dem in den 1970er Jahren geschlossenen Flughafengelände von Aspern (Die Seestadt Wiens 2018) aktuell gigantische Baumaßnahmen (Abb. 1) für ein neues Wohnviertel am nördlichen Rande von Wien durchgeführt. In einem architektonisch-planerisch wohl durchdachten und mit großem partizipatorischem Anspruch umgesetzten Konzept sollen dort zukünftig bis zu 20 000 Menschen Wohnung und Arbeit finden.

Aber auch im näheren Stadtgebiet sind grundlegende Umwandlungen zu beobachten. Der Nordwestbahnhof, der bereits nach dem Zusammenbruch der Österreich-Ungarischen Monarchie seine verkehrstechnische Bedeutung einbüßte, verfiel während der folgenden Jahrzehnte in einen Dornröschenschlaf (vgl. Kos 2006; Wien Wiki 2019). Das Gebiet wurde erst zu Beginn des 21. Jahrhunderts durch die Stadtplanung wiederentdeckt. Der legendäre Nordbahnhof (Praterstern) ist zwar auch heute noch in Betrieb, aber nicht in seiner ursprünglichen Form als Kopfbahnhof, sondern seit den 1950er Jahren als Durchfahrtsbahnhof (Abb. 2a). Die längst obsoleten Logistikbereiche beider Stationen werden in großen Schritten aufgelöst, abgetragen und machen Platz für sich dynamisch entwickelnde Wohn- und Bürogebäude-Areale (Abb. 2b; Seiß 2013; Vlay u. Streeruwitz 2015; werk bauen + wohnen 2013). In diesen früher durch die Bahnlinien und Bahnhöfe gegliederten nördlichen Stadtbezirken (Brigittenau, Leopoldstadt) wurde der Bahnverkehr auf eine Längsachse mit wenigen Haltestellen reduziert (Tusch u. Neuninger 2011). Die Linie dient als Teil des Wiener Netzes dem Pendelverkehr innerhalb der Stadt und führt zu den vorstädtischen Einzugsgebieten (Masterplan 2003, S. 95; Evaluierung 2013). Sie unterscheidet sich in ihrer Rolle und architektonischen Wirkung inzwischen kaum von einer U-Bahn-Verbindung.

Es scheint, dass die Zeit der Kopfbahnhöfe, die die städtische Struktur Wiens während des 19. Jahrhunderts prägte, endgültig zu Ende ist. Bahnhöfe aus dieser Zeit, die noch in Betrieb sind, wie der Franz Joseph Bahnhof oder der Westbahnhof, sind nur noch an den Regionalverkehr angebunden. Die Fernzüge werden an einem neuen Knotenpunkt abgefertigt, nämlich am im Jahre 2014 eröffneten Hauptbahnhof (Bönsch 2015). Bereits nach 1945 wurden die an dieser Stelle stehenden Süd- und Ostbahnhöfe – beide einst als Kopfbahnhöfe konzipiert – miteinander verbunden, das Schienennetz jedoch nicht verändert. Mit der Errichtung des neuen Hauptbahnhofs vollzog sich auch die komplette Umgestaltung des mit Schienen durchzogenen städtischen Einzugsgebietes, um dort Wohn- und Bürobezirke errichten zu können.

Am Wiener Hauptbahnhof wurde zwar versucht, etwas aus der früheren Eisenbahnarchitektur zu integrieren. So hat man Elemente wie das Glasportal mit der analogen Uhr aus der Nachkriegszeit in der Hauptfassade nachgeahmt, dennoch scheint die große Halle zwischen der Beton-, Glas- und Stahlwelt des neuen Bezirks zu verschwinden (Abb. 5–6). Der innere Ausbau des Bahnhofs erinnert allerdings überhaupt nicht mehr an die klassischen Orte der Eisenbahnreisen. Das Gebäude ist eine Mischung aus fremden Formen und Lösungen. In seiner Raum-



Abb. 1: Wien Aspern: als Flughafen 1934 (oben) und heute als ein neues Stadtviertel (unten)

Fig. 1: Vienna-Aspern: Airfield in 1934 (above) and the present-day new quarter that replaced it (below)

Foto/Photo: oben/above: ETH-Bibliothek (Gemeinfrei); unten/below: Wien 3420 aspern Development AG

planung folgt es dem Baukonzept von Einkaufszentren. In der Halle lassen künstliche Beleuchtung und Wegführungen »Straßen und Plätze« entstehen, die echte Straßen kopieren und ihre Funktion ersetzen sollen. Dieses geschlossene, für Konsum und Verkehr zugleich optimierte System widerspricht in jeglicher Hinsicht –

auch wenn es kein erklärtes Ziel gewesen sein dürfte – den früheren Vorstellungen von der Stadt und ihrem Bahnhof. Nach *Marc Augé* (1994) wurde ein Nicht-Ort der Mobilität erschaffen, ein anonymer Raum, welcher aber nicht mit Wien und der Jahrhundertwende, sondern mit einem neuen europäischen Bewegungsnetz zu verknüpfen ist.

Könnte man die Wiener Bahnhöfe des späten 19. Jahrhunderts aus der historischen Perspektive nicht ebenfalls als Nicht-Orte bezeichnen – mit dem einzigen Unterschied, dass sie sich einer anderen architektonischen Kulisse bedienen? Oder sollte man zwischen historisch geprägten »Orten der Mobilität« und den zeitgenössischen »Nicht-Orten« unterscheiden, fanden doch in der Moderne tiefere, die Gesamtheit der städtischen Landschaft transformierenden Prozesse statt, die eine solche Differenzierung nahelegen? Um Antworten zu finden, sollte der Blick auf die allgemeine Entwicklung der Stadtlandschaft gerichtet sein.

Die Stadt von heute bildet seit langem keine feste Struktur mehr. Als Idealtyp der klassischen (mittelalterlichen, europäischen) Stadt gilt nach *Max Weber* (1921/1922, S. 514) eine geschlossene, mit einer Mauer umgebene Einheit. Alles, was heute unter der Definition der Stadt subsumiert wird, lässt sich auf dieses Bild der historischen Stadt vor der industriellen Revolution zurückführen. Im Gegensatz zur Stadt steht die unbebaute Landschaft, die neben ihren sonstigen Funktionen, wie vor allem Agrarproduktion, auch ein Standort der Mobilität (der

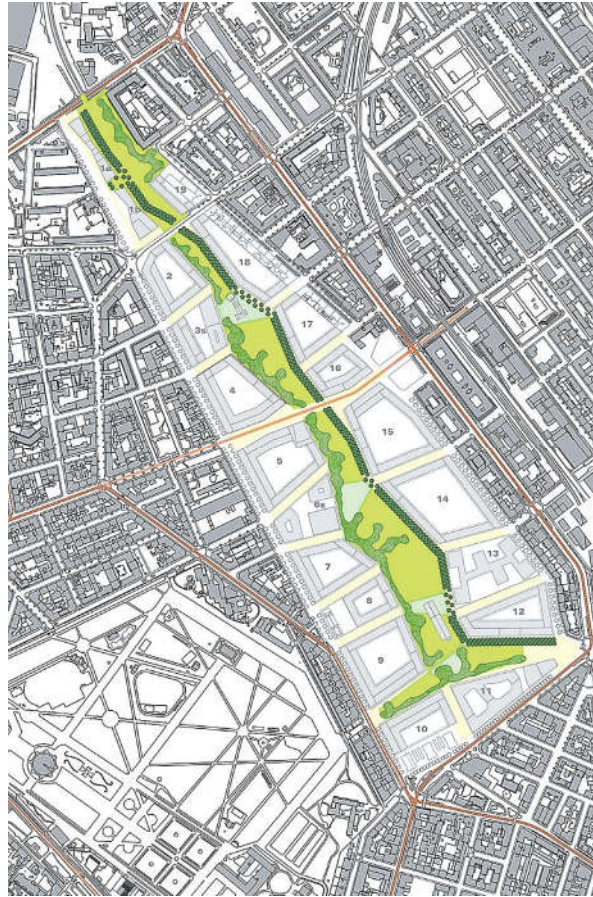


Abb. 2a: Wien, Nordbahnhof: Einzugsgebiet des Bahnhofareals

Fig. 2a: Vienna North Station's catchment area

Quelle/Source: Wien in Arbeit, Zeitung zu aktuellen Themen der Stadtentwicklung und Stadtplanung Nr. 01/2017, S. 2, 6. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008511e.pdf>

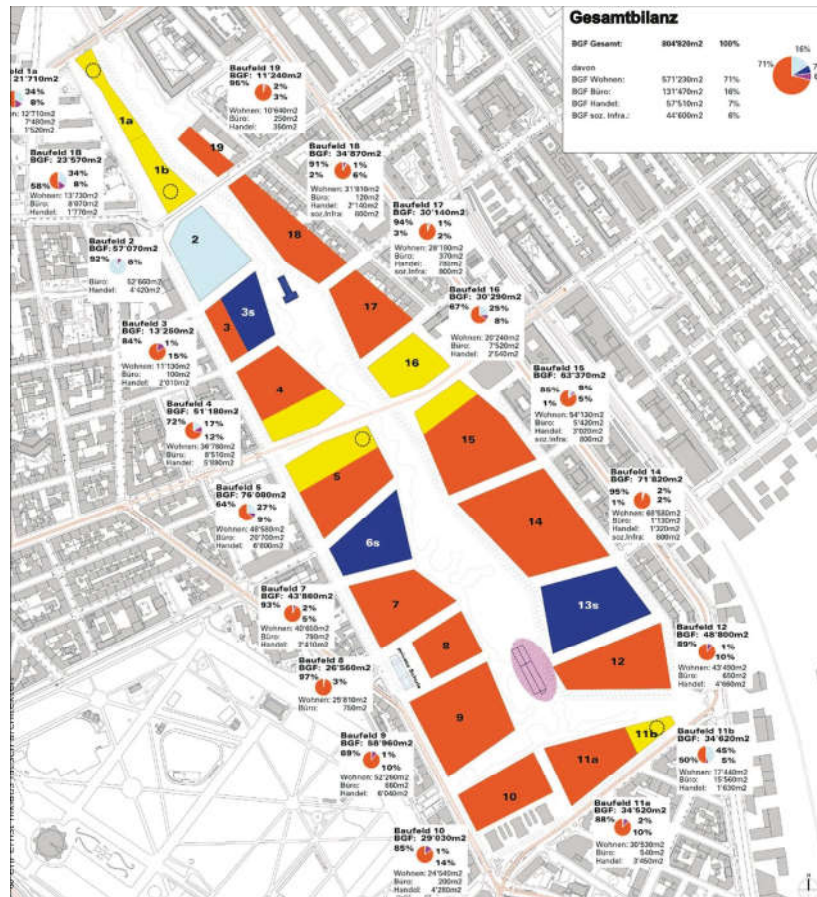


Abb. 2b: Wien, Nordbahnhof: Pläne für die Umstrukturierung durch die Stadt Wien

Fig. 2b: Vienna North Station: plans for redevelopment

Quelle/Source: Wien in Arbeit, Zeitung zu aktuellen Themen der Stadtentwicklung und Stadtplanung Nr. 01/2017, S. 2, 6. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008511e.pdf>

Bewegung und des Verkehrs) war (Raith 2005, S. 602). Neben der großräumig angelegten Produktion (überwiegend landwirtschaftlich) befindet sich in diesem Areal die Infrastruktur, die die festen und geschlossenen Einheiten, wie Städte, Dörfer und Landgüter, miteinander verbindet. Als im 19. Jahrhundert u.a. auch die Mobilität industrialisiert wurde, verschwand diese Trennung nicht unmittelbar. Die Eisenbahn als Infrastruktur und die Stadt als fester, gebauter Raum behielten ihre starke räumliche Differenzierung bei (Roth 2005, S. 174).

Wenn man Stadtpläne Wiens aus dem frühen 20. Jahrhundert anschaut, fällt auf, wie eindeutig urbane Wohnbezirke und die mit dem Schienennetz durchzogenen Speicher- und Fabrikareale sich räumlich voneinander absetzen. Erstere wurden bewusst oder unbewusst als Erbe der mittelalterlichen europäischen

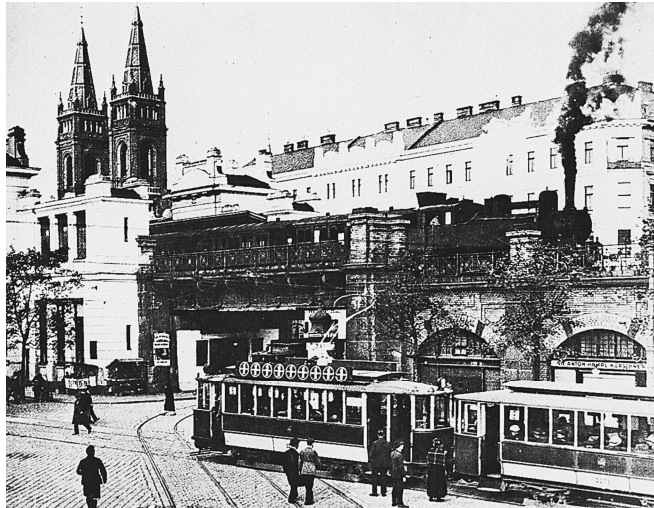


Abb. 3: Wien Westbahnhof: Glasportal mit analoger Uhr aus der Nachkriegszeit (a) und ihre architektonische Nachahmung am Wien Hauptbahnhof heute (b)

Fig. 3: Glazed portal with analogue clock at the Vienna West Station in post-war times (a) and its copy on the main facade of Vienna Central Station (b)

Quelle/Source: a: Fortepan 42038, orig. Magyar Zsidó Múzeum és Levéltár, Ofner Károly (1959), b: Tokfo: CC BY 3.0 at, wikipedia

Stadt definiert. Dies lässt sich auch im vorherrschenden Einsatz von Eklektizismus fassen, der das Ende dieser Entwicklung begleitete. Die Bahn hingegen ist der Nachfolger der Landschaft zwischen den Orten, sie ist aber auch Gründer und Vorläufer eines neuen Stadtideals. Zwischen diesen zwei Bereichen formierten sich wie Schleusen (Schivelbusch 2007, S. 152) die Orte der Mobilität, die Bahnhöfe. Die großen Bahnhöfe bekamen, ihrer Bedeutung angemessen, eine besondere architektonische Prägung und gehörten halb zu städtischen, halb zu mobilen Räumen.



*Abb. 4:
Wiener Stadtbahn am
Ende des 19. Jahrhun-
derts. Im Hintergrund ist
die Pfarrkirche Breiten-
feld zu sehen*

*Fig. 4:
The Vienna urban railway
at the end of the 19th
century with the parish
church of Breitenfeld vis-
ible in the background*

Quelle/Source: Foto aus
dem Buch: Rudolf Gerlich
(1982): Wiener Brücken. –
Wien, 73. (Gemeinfrei)

Die Rolle der »Schleuse« verlor aber mit der Zeit ihre Rechtfertigung, da auch die Stadt selbst sich wandelte: Die einzelnen Gruppen fester Strukturen wurden mit dem Verkehrsnetz umgestaltet. Otto Wagners Stadtbahn in Wien entstand bereits im Geiste eines neuen Urbanismus, in dem Verkehr und Mobilität nicht mehr als eine »Verbindungsinfrastruktur« zwischen Gebäuden wirken, sondern zur treibenden Kraft der Stadtplanung avancieren (Ekler u. Tamáska 2016, S. 54). Mit dem Bau der Stadtbahn verschwanden aber die grundlegenden Unterschiede zwischen Stadt und Mobilität noch nicht aus dem Stadtbild. Die Haltestellen blieben reale Plätze, sie behielten ihre Schleusenfunktion. Die eleganten, zur Straße blickenden Jugendstilfassaden und die Stadtbahnbögen, die den Schienenverlauf markieren, sind die architektonischen Übersetzungen dieser mobilen Wirklichkeiten (Abb. 4).

Die Eisenbahn benötigt Haltestellen, auf diese Funktion kann sie bis heute, im Gegensatz zum Pkw-Verkehr, nicht verzichten. Mit dem Erscheinen und der Verdichtung des Autoverkehrs wurde die Stadt grundlegend verändert. Der Stadtplaner der Vorkriegszeit stellten, um auch selbst fortschrittlich zu wirken, mit Vorliebe Autos anstatt Straßenbahnen oder gar Pferdekutschen auf ihren Entwürfen dar. Der Wagen wurde zum Symbol der Mobilität und Modernität, seine stromlinienförmige Formensprache hat sich auch auf die Architektur ausgewirkt (art déco). Die Urbanistik des 20. Jahrhunderts hat die Stadt mit einem Gefüge verglichen, das ständig in Bewegung ist, sie gleiche einer Fabrik bzw. einem Organismus. Hinter solchen Vergleichen verbergen sich zahlreiche ideologische Anschauungen, die an dieser Stelle nicht weiter behandelt werden können, aber vereinfacht gesagt, wurden die Probleme der Stadt als ein Problem der Mobilität eingestuft (Canzler u.a. 2018, S. 46). Man setzte den gesellschaftlichen Fortschritt und die Entwicklung mit den an der Mobilität beteiligten Verkehrsmitteln gleich. Der Bewegungsdrang der modernen, für den Wagen optimierten Stadt über-

schritt horizontal jede noch so großzügig gezogene urbane Grenze und auch im Inneren verdichtete sich der Stadtraum in vertikal ausgerichteten Bauten (s. Beiträge in: *Schenk u.a.* 2012).

Die fortschreitende Suburbanisation verlangt ebenfalls nach einer ständigen Entwicklung der Mobilitätsstrukturen. In der von *Thomas Sievers* (1997) als Zwischenstadt bezeichnete Stadt des neuen Urbanismus verschwindet der Gegensatz zwischen der unbeweglichen städtischen Struktur und den mobilen Räumen. Der anthropogene Bezug zum Raum wird aufgelöst bzw. relativiert. Das beginnt damit, dass die Entfernungen zwischen den Bereichen des Wohnens, der Arbeit und der Freizeit immer größer werden, setzt sich fort, indem mit der Individualisierung der Mobilität diese Bereiche frei variabel werden und führt mit der Verbreitung und dem Fortschritt der Kommunikationsmedien dazu, dass virtuelle Räume entstehen. Dieser letzte Schritt hat aber nicht die physische Wirklichkeit der Mobilität minimiert, sondern verursacht eher eine Zunahme und Intensität der Bewegungen. Die Mobilität ist inzwischen keine Alternative, sie ist zu einem täglichen Muss für die meisten Menschen geworden. Die postmoderne städtische Landschaft hat keine stabile Struktur mehr, sie ist vielmehr Teil eines neuen Urbanismus, der in ständigem Fluss, in Bewegung ist. Dieses Phänomen bezeichnet *Manuelle Castells* (2004) als »space of flow«. In diesem fließenden Urbanismus werden Stadt und Mobilität so miteinander verschmolzen, dass die Plätze des Übergangs, die »Schleusen«, wie sie die klassischen Bahnhöfe darstellen, kaum noch benötigt werden.

Die Aufgabe der Wiener Kopfbahnhöfe signalisiert also nicht den Rückgang der Mobilität oder speziell des Bahnverkehrs, sondern zeigt, dass der Gegensatz zwischen der Stadt ohne Mobilität und der der Mobilität dienenden Infrastruktur verschwindet. Während dieses Wandels schreiben die Bahnlinien nicht mehr die Regeln vor, sie ordnen sich vielmehr den jüngeren Mobilitätsformen unter, vor allem dem Autoverkehr. Letzterer hat die städtischen Räume grundlegend mobilisiert, auch wenn seit den 1970er Jahren stadtplanerische Korrekturen durchgeführt worden sind, um vermehrt autofreie öffentliche Räume, wie Fußgängerzonen und Plätze zu schaffen.

Wenn wir also in Wien die Auflösung der »städtischen Bahnlandschaft« des 19. Jahrhunderts betrachten, dann lässt sich kein Rückgang, sondern eine Zunahme der Mobilität verzeichnen. Dieser Prozess kennt keine verkehrsfreien Bereiche mehr, Mobilität wird als unangefochtenes Ziel der Urbanisierung und der gesellschaftlichen Existenz angesehen. In diesen Mobilitätsstrukturen, die jeden Bereich durchdringen, ist der Bahnhof keine Haltestelle mehr, er ist ein Knotenpunkt innerhalb eines virtuell präsenten Netzes. Mit den online Informations- und Dienstleistungs-Systemen (z.B. Fahrkartenkauf) verliert der Bahnhof größtenteils seine einstigen Funktionen (*Reisinger* 2013, S. 323). In diesem virtuell gesteuerten Raum spielen menschliche Interaktionen keine entscheidende Rolle mehr. In diesen »entleerten« Raum schiebt sich die Stadt des 21. Jahrhunderts mit ihren Fast-food-Restaurants, Geschäften, Ladenketten und Büros hinein. Der Bahnhof, der einst nach der Struktur der Gleise ausgerichtet wurde, bekommt so neue von seiner Funktion losgelöste Bereiche, die keine Orte der Mobilität mehr darstellen.

Am Beispiel von Wien und seinem Hauptbahnhof treten die Veränderungen, die durch Mobilität im Stadtbild seit der Mitte des 19. Jahrhunderts fassbar sind, besonders deutlich hervor. Im Mittelpunkt standen erst der Ausbau, dann der Abbau und schließlich die Umstrukturierung des Eisenbahnverkehrs und seiner Stationen. Dennoch bedeutet es keinesfalls, dass auf der Suche nach den Orten der Mobilität die Betrachtung auf die Bahn allein beschränkt bleiben und diese nur auf die Moderne bzw. Industriezeitalter reduziert werden kann.

Dies zeigen auch die folgenden Beiträge des vorliegenden Tagungsbandes. Chronologisch beginnen sie mit den römischen Okkupationsstrategien im nördlichen Mitteldonauraum und enden bei literarischen Zugängen, so der Poesie der Eisenbahnreise im 19./20. Jahrhundert. Die einzelnen Beiträge greifen Fragestellungen nach Wegführungen und -markierungen auf, die die Landschaft prägen und Grenzen andeuten. Sie suchen nach topographischen Voraussetzungen und nach sozialen sowie ökonomischen Bedürfnissen, die zu ihrer Entstehung führen. Damit verbunden stehen Aspekte der Orientierung und Navigation im Fokus: Wie wurde über und auf dem Wege kommuniziert? Welche Abstraktionen deuten Pläne und Karten an? Wie wurden Reiche und Staaten räumlich strukturiert und verwaltet?

Die Grundvoraussetzungen der Mobilität werden durch die Erschließung von Wegen über Land, Wasser und Luft ständig verändert und führen zu Verschiebungen in der Morphologie und in der Narration der Landschaft. Zugleich entstehen neue Stationen der Mobilität mit verschiedenen Funktionen im Rahmen des Menschen- und Gütertransfers. Neben Häfen, Straßen-, Zoll- und Passstationen, die bereits seit der Antike Teil der jeweiligen Infrastruktur bilden, treten ab dem 19. Jahrhundert Bahnhöfe, und im Laufe des 20. Jahrhunderts die Nicht-Orte der Moderne, wie Flughäfen, Tankstellen oder Autobahnraststätten hinzu. Ihre Position in der Landschaft steht in Bezug zum Straßen- und Siedlungsnetz ihrer Zeit und es gilt sie entsprechend zu analysieren. In Verbindung zur Mobilität entstehen schließlich Narrationen, die durch zeitliche und räumliche Perspektiven bestimmt sind. Beschreibungen, Tagebücher und Reisebücher bieten hierzu wichtige Zugänge. Als Zeugen subjektiver Wahrnehmungen lassen sie uns die Orte der Mobilität aus einem neuen Blickwinkel erschließen.

Dennoch ist nicht zu übersehen, dass die Eisenbahn, vielleicht auch dem Standort der Tagung in Wien geschuldet, einen besonderen Platz in diesem Band einnimmt. Die Österreich-Ungarische Monarchie bot als Staatsgebilde den politischen Raum für den Ausbau des Eisenbahnnetzwerks bis zum frühen 20. Jahrhundert. Dabei wurde Wien, als Zentrum eines Reichs, zum verkehrstechnischen Knotenpunkt ausgebaut (*Strach* 1898). Infolge von Grenzverschiebungen nach dem Ersten Weltkrieg und durch die politische Trennung Mitteleuropas während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kam es aber zu Reduktionen und Verlegungen von Streckenverläufen. Erst nach 1989 begann ein erneutes infrastrukturelles Zusammenwachsen der Region.

Ein anschauliches Beispiel dafür bietet die Städtepartnerschaft (*Twin-Cities*) zwischen Wien und Bratislava (Preßburg/Pozsony). Die beiden Hauptstädte liegen in Luftlinie lediglich 55 km voneinander entfernt, eine Etappe der Exkursion

der Jahrestagung führte daher in die slowakische Hauptstadt. Die Geschichte der Verkehrswege zwischen diesen Metropolen ist durch die politische Umwälzung des 20. Jahrhunderts geprägt. 1914 nahm die »*Pressburger Elektrische*« die Fahrt zwischen den Zentren beider Städte auf (*Horn* 1974). Diese Verbindung überlebte die Monarchie und blieb mit Unterbrechungen und Umstrukturierungen bis 1946 streckenweise in Betrieb. In den nachfolgenden Jahrzehnten trennte allerdings der eiserne Vorhang die Grenze zwischen den beiden Staaten. Heute können Einheimische und Touristen zwischen Bahn- (*Twin City Rail*), Bus- und Schiffsverbindungen (*Twin City Liner*) wählen, wenn sie zwischen Wien und Bratislava unterwegs sein wollen. Diese neuen, schnellen Verkehrswege lassen die beiden Hauptstädte immer mehr zusammenwachsen (*Matznetter* 2016). Die Vielfalt an Verkehrsmitteln und die Dichte der Verbindungen verdeutlichen zudem anschaulich die sukzessive Zunahme an Mobilität in unserer Zeit.

Zusammenfassung

Diese kurze Einführung nahm die österreichische Hauptstadt Wien als den Standort der 44. Jahrestagung von ARKUM in den Fokus der Betrachtung, da die Wiener Bahnhöfe anschauliche Beispiele dafür bieten, wie sie als »*Orte der Mobilität*« das Stadtbild seit der Mitte des 19. Jahrhunderts prägten und wie sie nach 1945 bzw. im 21. Jahrhundert grundlegende Veränderungen in Interaktion mit der urbanen Entwicklung erlebten. Sie zeichnen die allmähliche Auflösung zwischen den Orten und Landschaften der Mobilität nach, die in die Entstehung der »*Nicht-Orte*« der Moderne mündete.

Summary

Places and landscapes of mobility

Introductory remarks based on the example of Vienna

The venue of the 44th ARKUM conference, Vienna, serves as a focal point for this short introduction. The railway stations of the capital of Austria are graphic illustrations of the way these 'places of mobility' shaped the townscape from the mid-19th century onwards and how they saw fundamental changes take place in conjunction with urban development from 1945 onwards and in the 21st century. They plot the gradual dissolution or merging of places and landscapes of mobility resulting in the 'non-places' of the present day.

Literatur

- Augé, Marc (1994):* Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. – Frankfurt a.M.
- Bönsch, Roman (2015):* Hauptbahnhof Wien: die Veränderung eines Stadtteils 2009–2014. – Basel.
- Canzler, Weert, Knie, Andreas, Ruhrort, Lisa u. Scherf, Christian:* Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen. – Bielefeld.
- Castells, Manuel (2004):* An introduction to the information age. – In: Webster, Frank et al.: The information society reader. London and New York, S. 138–149.
- Die Seestadt Wiens, Aspern 2018. Hrsg. von der Stadt Wien. https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/downloads; letzter Zugriff 29.1.2019.
- Ekler, Dezső u. Tamáska, Máté (2016):* Ringstraßen im Vergleich: Varianten auf eine städtebauliche Idee in Wien, Budapest und Szeged. – In: Hárs, Endre; Kókai Károly u. Orosz Magdolna [Hrsg.]: Ringstraßen: Kulturwissenschaftliche Annäherungen an die Stadtarchitektur von Wien, Budapest und Szeged. Wien (Österreich-Studien Szeged Bd. 12.), S. 25–62.
- Evaluierung (2013): Masterplan Verkehr Wien 2003. Hrsg. von der Stadt Wien. – Wien.
- Horn, Alfred (1974):* »60 Jahre« – Die Preßburgerbahn. Mit 397 Plänen, Situations- und Typenskizzen sowie 33 Tabellen und tabellarischen Übersichten. – Wien.
- Kos, Wolfgang, [Hrsg.] (2006):* Großer Bahnhof. – Wien.
- Masterplan Verkehr Wien 2003. Hrsg. von der Stadt Wien. – Wien.
- Matznetter, Walter (2016):* Wien-Bratislava: Ein bipolarer, grenzüberschreitender Metropolraum. – In: Danielzyk, Rainer, Münter, Angelika u. Wiechmann, Thorsten [Hrsg.]: Polyzentrale Metropolregionen. Rohn, S. 291–318.
- Raith, Erich (2005):* Stadt ohne Ende. Von der umschlossenen Stadt zur totalen Landschaft. – In: Brunner, Karl u. Schneider, Petra [Hrsg.]: Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien, S. 596–603.
- Seiß, Reinhard (2013):* Wer baut Wien? Hintergründe und Motive Stadtentwicklung Wiens seit 1989. – Wien.
- Reisinger, Nikolaus (2013):* Vom Stationsplatz zur Shopping Mall. – In: Morscher, Lukas; Scheutz, Martin u. Schuster, Walter [Hrsg.]: Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart. Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge. Innsbruck, S. 313–329.
- Roth, Ralf (2005):* Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814–1914. – Ostfildern.
- Szabó, Csaba u. Tamáska, Máté [Hrsg.] (2016):* Donau-Stadt-Landschaften: Danube-City-Landscapes: Budapest – Wien/Vienna. – Berlin (Historische Geographie / Historical Geography, Bd. 3).
- Shivelbusch Wolfgang (2007):* Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. – Frankfurt a.M.
- Sieverts, Thomas (1997):* Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Braunschweig.
- Schenk, Winfried; Kühn, Manfred; Leibenath, Markus u. Tzschaschel, Sabine [Hrsg.] (2012):* Suburbane Räume als Kulturlandschaften. – Hannover.
- Strach, Hermann (1898):* Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. – Wien, Teschen u. Leipzig.
- Tusch, Roland u. Neuninger, Paul (2011):* Linear Landscapes. Studienprojekte: Zulaufstrecke Nordwestbahnhof, Wien. – Wien.
- Vlay, Bernd u. Streeruwitz, Lina (2015):* Frei Mitte Vielseitiger Rand. Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof. – Wien.

Weber, Max (1921/1922): Wirtschaft und Gesellschaft. – Tübingen.

werk bauen + wohnen 7/8 2013, Zeitschrift für Architektur und Städtebau. – Wien.

Wien-Budapest, Stadträume im Vergleich 2014–2020. Über bisherige und kommende Aktivitäten und Veröffentlichungen des Projektes vgl. <https://wienbudapest.webnode.hu/>; letzter Zugriff 29.1.2019.

Wien Wiki: eine historische Wissensplattform der Stadt Wien (2019). WStLA. Hrsg. vom Wiener Stadt- und Landesarchiv. https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wien_Geschichte_Wiki; letzter Zugriff 29.1.2019.